

Dziennik Urzędowy

MINISTERSTWA KOLEI

WARSZAWA — № 3. — d. 6 marca 1926 r.

SPIS RZECZY: 7. Rozporządzenie Ministra Kolei z dnia 26 lutego 1926 r. № III/727/26 w sprawie wprowadzenia nowych przepisów co do zawierania umów bocznicowych.

7.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei z dnia 26 lutego 1926 r. № III. 727/26 w sprawie wprowadzenia nowych przepisów co do zawierania umów bocznicowych.

Z dniem 1 kwietnia 1926 r. otrzymują moc obowiązującą na całej sieci P. K. P. „Ogólne warunki utrzymania i eksploatacji prywatnych bocznic kolejowych", zawierające ogólne normy dla wszystkich prywatnych bocznic kolejowych, odgałęziających się od normalnotorowych i wąskotorowych szlaków P. K. P. oraz odcinków kolei prywatnych, w zarządzie Państwa będących. Wspomniane „Ogólne warunki" stanowią integralną część każdej umowy bocznicowej, którą należy zawrzeć według określonego na ten cel wzoru i w której należy zamieścić wszystkie szczegóły umowne.

Wszelkie dotychczas stosowane przez Dyrekcje wzory do zawierania umów bocznicowych, jak również wszelkie odnośne rozporządzenia i zarządzenia Ministerstwa Kolei, tracą z dniem 1 kwietnia 1926 r. swoją ważność. Z chwilą wejścia w życie wspomnianych „Ogólnych warunków", wraz ze wzorem umowy bocznicowej, należy stosować następujące przepisy i kierować się następującemi wyjaśnieniami:

1) Z dniem 1 kwietnia 1926 r. zawieranie umów o eksploatację nowych bocznic może nastąpić tylko na podstawie nowych „Ogólnych warunków utrzymania i eksploatacji prywatnych bocznic kolejowych" przy użyciu nowego wzoru umowy bocznicowej, przyczem zaznacza się, że rozpoczęcie eksploatacji bocznicy przed zawarciem umowy jest niedopuszczalne. Należy zatem każdą umowę bocznicową zawczasu przygotować przed otwarciem ruchu na danej bocznicy.

Posiadaczom istniejących już bocznic kolejowych należy bezzwłocznie wypowiedzieć dotychczasowe umowy i równocześnie przesłać im po jednym egzemplarzu „Ogólnych warunków“ i wzoru umowy bocznicowej z wezwaniem zawarcia nowej umowy w przeciągu 6-ciu miesięcy od daty doręczenia wezwania.

2) Umowę bocznicową zawiera ta Dyrekcja, w której ogręgu leży dana bocznica. Jeżeli ruch na bocznicy prowadzi inna Dyrekcja, niż ta, która umowę zawarła, to konieczne jest wzajemne porozumienie się tych Dyrekcyj w sprawie zawarcia umowy. Jeżeli Dyrekcja ma zawierać umowę bocznicową w imieniu kolei prywatnej, w zarządzie Państwa będącej, to należy, o ile zachodzi potrzeba, umowę tę uzgodnić z Towarzystwem danej kolei i w umowie bocznicowej, którą w danym razie Towarzystwo to również powinno podpisać, powołać się na uzyskaną zgodę.

3) Ministerstwo Kolei zastrzega sobie zatwierdzenie umów bocznicowych w następujących wypadkach:

a) jeżeli mają być dopuszczone dodatkowe warunki i odstępstwa od ogólnych warunków,
b) jeżeli chodzi o umowę bocznicową na stacji granicznej, lub jeżeli w budowie i eksploatacji bocznic na stacjach wspólnych lub granicznych uczestniczą obce zarządy kolejowe,
c) jeżeli eksploatacja bocznicy wymaga koncesji innych władz państwowych.

4) Wszelkie zmiany poszczególnych postanowień istniejącej umowy bocznicowej należy przeprowadzać w formie umów dodatkowych, które jako załączniki powinny być porządkowo numerowane. Co do kosztów sporządzenia umowy dodatkowej, opłat stemplowych oraz wszelkich innych należności skarbowych, stosować należy postanowienia „Ogólnych warunków“ względnie oryginalnej umowy bocznicowej.

5) Podpisy posiadacza bocznicy na umowie bocznicowej, na „Ogólnych warunkach“, w danym razie na „Warunkach przewozu przesyłek drobnych“, lub na „Umowie dodatkowej“, powinny być z zasady poświadczone sądownie, lub notarjalnie, lub stwierdzone przez podpisy dwóch znanych Dyrekcji świadków. Dla firm zarejestrowanych wystarcza położenie podpisu firmowego. Co do podpisywania umów bocznicowych przez osoby prawne, miarodajne są odnośne przepisy ustawowe i statutowe.

Podpisanie przez Dyrekcję następuje przez podpis Prezesa Dyrekcji, względnie jego zastępcy i przyłożenie stempla urzędowego.

Czystopisy umowy bocznicowej należy sporządzać na trwałym papierze, czytelnie, per extensum.

Plany sytuacyjne, sporządzane na kalce płóciennej należy po podpisaniu ich przez posiadacza bocznicy trwale łączyć z oryginalną umową.

Plan sytuacyjny powinien wskazywać położenie bocznicy, ze wszystkiemi urządzeniami technicznemi, granice gruntu kolejowego, tudzież punkty zdawczo-odbiorcze na bocznicy.

Z władzami wojskowemi i państwowemi nie należy sporządzać formalnych umów bocznicowych, lecz uregulować warunki utrzymania i eksploatacji danej bocznicy w drodze pisemnego porozumienia z odnośną władzą i ułożyć w tym celu „Postanowienia szczegółowe“, w które powinny być włączone tylko istotnie do utrzymania i eksploatacji bocznicy odnoszące się części „Ogólnych warunków“, postanowień zaś co do zabezpieczeń, sporów i sporządzenia umowy nie należy umieszczać.

Uwzględnić przytem należy, że przyznawanie kredytu przewozowego dla władz państwowych, tak cywilnych jak wojskowych — zależy w każdym

poszczególnym wypadku od decyzji Ministerstwa Kolei a kredytowanie wojskowych przesyłek drobnicowych i półwagonowych wogóle jest niedopuszczalne.

Jednolity wzór takich postanowień powinny Dyrekcje wypracować po wzajemnem porozumieniu się w tym względzie, przyczem Ministerstwo Kolei zastrzega sobie ich zatwierdzenie.

6) Odpis każdej umowy bocznicowej należy w 8 dni od daty jej zawarcia, przy umowach zaś podlegających zatwierdzeniu Ministerstwa Kolei w 8 dni od daty otrzymania przez Dyrekcję zatwierdzonego egzemplarza, przedstawić właściwemu urzędowi skarbowemu wraz z umową oryginalną. Urząd skarbowy poświadcza otrzymanie odpisu na oryginalnej umowie.

Z każdej zawartej umowy bocznicowej należy jeden odpis wraz z planami sytuacyjnemi przesłać do Ministerstwa Kolei, drugi zaś do Inspekcji Głównej; również należy przesłać odpowiednią ilość odpisów oddziałom drogowym i eksploatacyjnym i odnośnym urzędom na linji. O wygaśnięciu umowy bocznicowej należy zawiadomić Ministerstwo Kolei i Inspekcję Główną.

Dla jednolitości rejestracji bocznic prywatnych i odnośnych umów, Dyrekcje mają obowiązek prowadzić bieżąco rejestr według załączonego wzoru.

Odpisy rejestru, zamkniętego według stanu z dnia 31 grudnia r. ub., należy przesłać Ministerstwu Kolei i Inspekcji Głównej najpóźniej do 20 stycznia każdego roku.

Ponieważ rozwój bocznic leży w istotnym interesie kolei żelaznych, Dyrekcje mają obowiązek starać się, aby przez życzliwe traktowanie interesantów, oraz możliwie szybkie zawieranie umów bocznicowych, rozwój ten najskuteczniej popierać.

Przechodząc do poszczególnych postanowień „Ogólnych warunków", polecam stosować się do następujących wyjaśnień i wskazówek:

Do „Wstępu".

Dla prywatnych bocznic wąskotorowych, które dochodzą do stacji kolei normalnotorowych i przechodzą przez grunt kolejowy, wystarcza zawarcie umowy o dzierżawę gruntu kolejowego pod bocznicę zajętego, w której to umowie oprócz czynszu muszą być uregulowane również i kwestje kosztów manipulacji i odpowiedzialności za wypadki.

Do bocznic wąskotorowych, które mają łączność na stacjach z kolejami o tej samej szerokości toru, stosuje się „Ogólne warunki", jak również wzór umowy bocznicowej.

Do § 1.

Zasadnicze bocznice służą tylko do przewozu przesyłek, których nadawcą lub odbiorcą według listu przewozowego jest posiadacz bocznicy. Interes kupiecki wymaga jednak w wielu wypadkach:

1) aby przesyłki, które przybyły na stację, obsługującą bocznicę pod adresem innego odbiorcy, mogły być, po wykupieniu listu przewozowego przez tegoż odbiorcę, przestawione na jego żądanie na bocznicę;

2) aby z bocznicy mogły być zabrane przesyłki, których nadawcą jest nie posiadacz bocznicy, lecz osoba trzecia.

W obydwóch powyższych wypadkach nie mogą być stosowane postanowienia umowy bocznicowej. Aby jednak dać możność uwzględnienia słusz-

nych interesów kupieckich, upoważniam Dyrekcję do udzielania zezwoleń na takie przewozy, o ile posiadacz bocznicy zgodzi się na to pisemnie. Dyrekcje zastrzegą sobie jednak w podobnych wypadkach każdoczesne cofnięcie zezwolenia.

Ponieważ w obydwóch tych wypadkach, wskutek specjalnego traktowania podobnych przesyłek przy oddaniu ich odbiorcy, względnie przyjęciu do przewozu od nadawcy, wynikają dla kolei pewne trudności i dodatkowe świadczenia, należy za takie przewozy w obydwóch kierunkach pobierać należności przewidziane dla komunikacji loco (§ 15 „Ogólnych warunków"). Należności te należy zaliczać na rachunek posiadacza bocznicy.

Do § 2.

Wysokość opłaty za dozór techniczny określa okólnik Ministerstwa Kolei z dnia 22 stycznia 1926 r. № V. 513/16/26.

Do § 3.

Czynsz dzierżawny za zajęty pod bocznicę grunt kolejowy obliczać należy na zasadach wskazanych w okólniku Ministerstwa Kolei z dnia 8 stycznia 1925 r. № IV. 16671/13, oraz z dnia 8 grudnia 1925 r. № IV. 16314/13.

Opłaty za utrzymanie bieżące toru i rozjazdów i za inne świadczenia bocznicowe na gruncie kolejowym określa okólnik Ministerstwa Kolei z dnia 22 stycznia 1926 r. № V. 513/16/26.

Do § 7.

Co do wypadkowego współużywania bocznicy przez osoby trzecie zob. objaśnienia do § 1.

Postanowienia niniejszego paragrafu odnoszą się do współużywania trwałego, zgóry na pewien dłuższy okres czasu określonego.

Do § 8 p. 5.

Co do urzędowego ustalania wagi kolejowej na bocznicowych wagach wagonowych, będących własnością prywatną, przez ważników kolejowych, delegowanych w tym celu stale lub przejściowo, lub też przez ważników prywatnych zaprzysiężonych, stosuje się przepisy, zawarte w okólniku Ministerstwa Kolei z dnia 24 grudnia 1923 r., № IV 16356/13, ogłoszonym w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Kolei № 2 z 1924 r., oraz w okólniku z dnia 4 listopada 1924 r. № IV. 11714/13, ogłoszonym w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Kolei № 14 z 1924 r.

Do § 9 p. 1.

Adnotacja w liście przewozowym powinna brzmieć wyraźnie: „Nadawca załadował na bocznicy prywatnej".

Do § 11.

Jeżeli w podstawianiu na bocznice zachodzą trudności z winy posiadacza bocznicy, jak np. dla braku miejsca na pomieszczenie nadchodzących wagonów z powodu niewystarczalności, względnie wadliwości bocznicy i jej urządzeń, lub z powodu nadmiernych zamówień, nie liczących się z pojemnością bocznicy, wówczas należy rozważyć, czy trudności te mają charakter stały czy tylko przejściowy, jeżeli mają charakter stały to należy posiadacza bocznicy wezwać do rozbudowy bocznicy w odpowiednim terminie; jeżeli zaś mają one charakter przejściowy i są chwilowe, lecz wskutek wielkiego napływu wagonów wywołują brak miejsca na torach stacyjnych i trudności dla odbiorców, posługujących się tylko urządzeniami stacyjnemi, należy wezwać posiadacza bocznicy, aby przesyłki, których nie można podstawić na bocznicę, odebrał na stacji.

Dopiero wówczas, gdy posiadacz bocznicy nie zastosuje się do wezwania w terminie wyznaczonym, Dyrekcja ma prawo korzystać z rygorów paragrafem tym przewidzianych, przyczem jednak zalecam Dyrekcjom jak największą oględność i rozwagę, aby dla pokonania trudności, stosunkowo krótko trwających, nie narażać interesów posiadacza bocznicy.

W zawiadomieniu do posiadacza bocznicy o zastosowaniu przysługujących kolei żelaznej rygorów, należy zwrócić uwagę, że tego rodzaju przerwy w przewozie przesyłek będą uważane jako przerwy powstałe nie z winy kolei, że więc na czas takiej przerwy bieg terminu dostawy zawiesza się (art. 75 p. 7 Taryfy Ogólnej na przewóz towarów i t. d. cz. I).

Oczywiście rygorów podobnych nie można stosować, jeżeli niemożność podstawiania wagonów na bocznicę powstała wkutek trudności ruchowych, akcji budowlanej na kolei, transportów wojskowych i t. p.

Do § 13.

Opłaty bocznicowe, unormowane niniejszym paragrafem dotyczą wagonów bezpośrednio na stację obsługującą przychodzących lub z niej odchodzących linjami P. K. P.

Za wagony które przychodzą na stację obsługującą, lub z niej odchodzą linjami kolei prywatnych, zarządzanemi i eksploatowanemi przez P. K. P. na rachunek właścicieli, opłaty bocznicowe należy liczyć podwójnie. W odnośnych umowach bocznicowych należy w tych wypadkach umieścić odpowiednią klauzulę.

Za wagony, które przychodzą na stację obsługującą, lub z niej odchodzą linjami krajowych kolei prywatnych, nie będących w zarządzie P. K. P., opłaty bocznicowe należy obliczać według postanowień § 15 ogólnych warunków (komunikacja loco).

Opłaty bocznicowe za wagony, które przychodzą na stację obsługującą, lub z niej odchodzą, linjami kolei zagranicznych, należy, ustalić dla każdego poszczególnego wypadku osobno, mając na uwadze stosunki i warunki odnośnej stacji granicznej. Wysokość opłat, jak również umowa bocznicowa w takich wypadkach podlega zatwierdzeniu Ministerstwa Kolei.

Opłaty za sortowanie wagonów należy pobierać, jeżeli czynności tej dokonywa kolej żelazna na żądanie posiadacza bocznicy. Wysokość tej opłaty nie może przewyższać własnych kosztów kolei, które wynoszą 4 zł. za każde 15 minut pracy.

Stawki za pracę parowozu (p. 6) wynoszą zł. 13,50 za godzinę zajęcia parowozu (okólnik Ministerstwa Kolei № VI. 10051/20/25 z dnia 6 grudnia 1925 r.).

Do § 14.

Co do kredytu przewozowego dla władz państwowych, stosować należy objaśnienia w końcu ustępu 5 niniejszego rozporządzenia.

Do § 17.

Celem uzyskania jednolitości w postępowaniu pod tym względem na całej sieci P. K. P. polecam Dyrekcjom opracować po wzajemnem porozumieniu się, przepisy wykonawcze dla prywatnych bocznic kolejowych. W przepisy te należy zaopatrzyć posiadaczy bocznic, którzy obowiązani są przestrzegać postanowień w nich zawartych.

Do czasu wydania wspomnianych przepisów, Dyrekcje są obowiązane zaznajomić posiadacza bocznicy z istniejącemi przepisami.

Do § 21.

Zabezpieczenie należy ustalić w zaokrąglonej sumie, która w zasadzie nie powinna przewyższać $^1/_4$ kwoty, którą przypuszczalnie posiadacz bocznicy będzie opłacał rocznie kolei żelaznej z tytułu zobowiązań swoich w umowie bocznicowej.

Do § 22.

Sprzeciwy co do zarządzeń Dyrekcji, wniesione w drodze administracyjnej do Ministerstwa Kolei, wstrzymują wykonanie zarządzeń Dyrekcji aż do roztrzygnięcia sprawy przez Ministerstwo Kolei. Nie stosuje się to do zarządzeń Dyrekcji, dotyczących bezpieczeństwa ruchu, jak również do wypadków, przewidzianych w § 18 p. 2 i 3 „Ogólnych warunków".

Do § 23.

Koszty sporządzenia umowy wynoszą ryczałtowo 30 zł., zaś umowy dodatkowej — 10 zł. Koszt zaś sporządzenia planu — 20 zł

Minister:
(—) *A. Chądzyński*

Rejestr bocznic prywatnych:

Poz. bież.	Odcinek	Stacja obsługująca i km. odgałęzienia	Nazwa posiadacza bocznicy	Rodzaj i cel przedsiębiorstwa	Data							Długość w metrach					Pojemność (wagonów)		Szerokość toru	Rodzaj ruchu	UWAGI
					udzielenia koncesji	zawarcia umowy	otwarcia	umowy dod.				głównego odgałęz.		bocznego odgałęz.		ogólna długość bocznicy	głównego odgałęzienia	bocznych odgałęzień			
								№ I	№ II	№ III	№ IV	w granicach gruntu kolej.	poza granicami gruntu kolej.	w granicach gruntu kolej.	poza granicami gruntu kolej.						

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

Dyrekcja Kolejowa

UMOWA BOCZNICOWA.

Dyrekcja Kolei Państwowych w __________ zwana w niniejszej umowie i w załączonych do niej „Ogólnych warunkach utrzymania i eksploatacji prywatnych bocznic kolejowych" „Dyrekcją", z jednej strony i __________

zamieszkały / mający/a siedzibę w __________ przy ulicy __________

pod № __________ zwany/a w niniejszej umowie i w załączonych do niej „Ogólnych warunkach utrzymania i eksploatacji prywatnych bocznic kolejowych" „Posiadacz bocznicy", z drugiej strony, zawarli umowę treści następującej:

§ 1.

Osnowa umowy.

Dyrekcja zgadza się na podstawianie wagonów na bocznicę kolejową, prowadzącą od stacji / szlaku __________

do __________ jakoteż na zabieranie wagonów z tejże bocznicy a to na warunkach tak niniejszej umowy, jak i na dołączonych do niej, a stanowiących nierozłączną z nią całość „Ogólnych warunkach utrzymania i eksploatacji prywatnych bocznic kolejowych", podpisanych przez obie strony.

Bocznica otrzymuje skróconą nazwę __________

____

§ 2.

Przedmiot umowy.

Rzeczona bocznica, oznaczona na załączonym do niniejszej umowy i podpisanym przez obie strony planie sytuacyjnym, łączy się z torami stacji / szlaku __________

bezpośrednio / za pośrednictwem bocznicy __________

Ogólna długość torów bocznicy, stanowiącej przedmiot niniejszej umowy, do rozrachunków w stosunkach umownych zaokrągla się do __________ metr. bież.

Na bocznicy tej znajdują się:

rozjazdów	zwyczajn.	na podkładach drewnianych	________	sztuk
		na podkładach żelaznych	________	„
	angielsk.	na podkładach drewnianych	________	„
		na podkładach żelaznych	________	„
kozłów oporowych			________	„
zapór			________	„
obrotnic			________	„
semaforów			________	„
innych urządzeń			________	„

§ 3.

Określenie gruntów, zajętych pod bocznicę.

Alternatywa A.

Bocznica na całej długości znajduje się na gruncie kolejowym, zajmując powierzchnię ________ metrów kw.

Alternatywa B.

Tory bocznicowe długości ________ metr. bież. oraz

rozjazdów	zwyczajn.	na podkładach drewnianych	________	sztuk
		na podkładach żelaznych	________	„
	angielsk.	na podkładach drewnianych	________	„
		na podkładach żelaznych	________	„
kozłów oporowych			________	„
zapór			________	„
obrotnic			________	„
semaforów			________	„
innych urządzeń			________	„

znajduje się na gruncie kolejowym, zajmując powierzchnię ________ metrów kw.

Pozostałe tory i urządzenia bocznicowe znajdują się na gruntach ________

Do A lub B.

Prócz tego przy bocznicy zajętych jest ________ metr. kw. gruntu kolejowego pod: ________
(wyszczególnienie budowli i urządzeń)

stanowiąc ________ własność posiadacza bocznicy / Dyrekcji ________

Alternatywa C.

Bocznica, jako odgałęzienie od bocznicy ________

na całej długości znajduje się na gruntach ________

§ 4.

Materjały budowy.

Bocznica wybudowana została w roku ______________________

$\frac{\text{Wszystkie}}{\text{Część}}$ materjał$\frac{\text{y}}{\text{ów}}$ żelazn$\frac{\text{e}}{\text{ych}}$ nawierzchni użyt$\frac{\text{e}}{\text{ych}}$ do budowy bocznicy, mianowicie:

szyny ______________________ w ilości ______________________ kg.

akcesorja w ilości ______________________________________ kg.

rozjazdy
- zwyczajn.
  - na podkładach drewnianych ______________ sztuk
  - na podkładach żelaznych ______________ sztuk
- angielsk.
  - na podkładach drewnianych ______________ sztuk
  - na podkładach żelaznych ______________ sztuk

____

____

stanow$\frac{\text{ią}}{\text{i}}$ własność posiadacza bocznicy.

$\frac{\text{Wszystkie}}{\text{Reszta}}$ materjał$\frac{\text{y}}{\text{ów}}$ żelazn$\frac{\text{e}}{\text{ych}}$ nawierzchni, mianowicie:

szyny ______________________ w ilości ______________________ kg.

akcesorja w ilości ______________________________________ kg.

rozjazdy
- zwyczajn.
  - na podkładach drewnianych ______________ sztuk
  - na podkładach żelaznych ______________ sztuk
- angielsk.
  - na podkładach drewnianych ______________ sztuk
  - na podkładach żelaznych ______________ sztuk

____

____

$\frac{\text{są}}{\text{jest}}$ dzierżawion$\frac{\text{e}}{\text{a}}$ przez posiadacza bocznicy od Dyrekcji.

Za dzierżawę wyszczególnionych powyżej materjałów, stanowiących własność Dyrekcji i znajdujących się w użytkowaniu posiadacza bocznicy, ten ostatni obowiązany jest uiszczać Dyrekcji czynsz w wysokości, określonej przez oddzielną umowę, zawartą na dzierżawę materjałów.

Z liczby wyszczególnionych wyżej materjałów, stanowiących własność kolei żelaznej ______________________________________

____
(wyszczególnienie)

położone są na gruntach ______________________________________

____

§ 5.

Stosunek własności.

Alternatywa A.

Bocznica na całej długości stanowi własność zarządu kolei żelaznej z wyjątkiem ______________________________________

____
(wyszczególnienie żelaznych materjałów nawierzchni)

Alternatywa B.

Część bocznicy, położona na gruncie kolejowym stanowi własność zarządu kolei żelaznej z wyjątkiem ___

___

(wyszczególnienie żelaznych materjałów nawierzchni)

___

___

Pozostała część bocznicy z wyjątkiem materjałów żelaznych nawierzchni:

rozjazdów
- zwyczajn.
  - na podkładach drewnianych ___ sztuk
  - na podkładach żelaznych ___ sztuk
- angielsk.
  - na podkładach drewnianych ___ sztuk
  - na podkładach żelaznych ___ sztuk

kozłów oporowych ___ sztuk
zapór ___ sztuk
obrotnic ___ sztuk
semaforów ___ sztuk
innych urządzeń ___ sztuk

___

___

stanowi własność posiadacza bocznicy jednakże z zastrzeżeniami, wypływającemi z dołączonych do umowy „Ogólnych warunków utrzymania i eksploatacji prywatnych bocznic kolejowych” (patrz np. § 7).

Alternatywa C.

Bocznica na całej długości stanowi własność posiadacza bocznicy z wyjątkiem materjałów wyszczególnych w § 4, jednakże z zastrzeżeniami, wypływającemi z dołączonych do umowy „Ogólnych warunków utrzymania i eksploatacji prywatnych bocznic kolejowych” (patrz np. § 7).

§ 6.

Specjalne warunki i zastrzeżenia.

(zarezerwowany dla specjalnych warunków i zastrzeżeń, w tej liczbie co do porządku zabezpieczenia urządzeń bocznicowych, obsługi bocznicy itp.).

___

___

§ 7.

Stacja obsługująca.

Stacj $\frac{a}{ami}$, obsługując $\frac{a}{emi}$ bocznicę $\frac{\text{jest stacja}}{\text{są stacje}}$ ___

___

___

pierwsza z nich pod względem odbioru przesyłek i podstawienia wagonów, druga zaś pod względem nadawania do przewozu przesyłek i zabierania wagonów.

§ 8.

Podstawienie i zabieranie wagonów.

Podstawianie i zabieranie wagonów odbywać się będzie środkami kolei żelaznej do i od ______

______

(określenie toru i punktu zdawczo-odbiorczego na bocznicy)

______

______

Wszelkie inne przetaczanie wagonów posiadacz bocznicy uskutecznia własnemi środkami, przyczem gotowe do zabrania środkami kolei żelaznej z bocznicy wagony ładowne i próżne powinny być przygotowane przez posiadacza bocznicy ______

______

(określenie toru i punktu zdawczo-odbiorczego)

______

______

Posiadaczowi bocznicy nie wolno bez zezwolenia Dyrekcji przetaczać wagonów poza punkt, ustalony przez Dyrekcję i oznaczony na gruncie.

§ 9.

Opłata za podstawianie i zabieranie wagonów.

Za podstawę do określenia wysokości opłaty bocznicowej, przewidzianej § 13 Ogólnych warunków, przyjmuje się:

a) odległości ______ km.

b) dla bocznic na szlaku (odległość dla wagonów, podstawionych na bocznice) ______ km.
dla wagonów zaś, zabieranych z bocznicy ______ km.

______

Alternatywa dla wypadków sortowania.

Opłata za sortowanie wagonów według postanowień p. 5 § 13 wynosi ______

______

Alternatywa dla wypadków specjalnych.

c) ______

______

§ 10.

Opłaty za dzierżawę gruntu, dozór, utrzymanie bieżące, obsługę i t. p.

Wysokość opłat za dzierżawę gruntów, dozór, utrzymanie bieżące, obsługę bocznic i t. p., przewidziane w § 2, 3 i 4 Ogólnych warunków ustala corocznie Dyrekcja, biorąc za podstawę:

1) dla opłaty dzierżawnej za grunt kolejowy, wydzierżawiony pod bocznicę powierzchnię ______ m^2,

2) dla opłaty za dozór, łączną długość bocznicy __________ m,

3) dla opłaty za utrzymanie bieżące toru na gruncie kolejowym, długość bocznicy po potrąceniu długości rozjazdów __________ m,

4) opłaty za utrzymanie rozjazdów:

a) zwyczajnych { na podkładach drewnianych __________ sztuk
na podkładach żelaznych __________ sztuk

b) podwójnych { na podkładach drewnianych __________ sztuk
na podkładach żelaznych __________ sztuk

c) angielskich pojedyńczych { na podkł. drewnianych __________ sztuk
na podkł. żelaznych __________ sztuk

d) angielskich podwójnych { na podkł. drewnianych __________ sztuk
na podkł. żelaznych __________ sztuk

5) dla opłaty za smarowanie rozjazdów:
a) zwyczajnych __________ sztuk
b) podwójnych __________ „
c) angielskich pojedyńczych __________ „
d) angielskich podwójnych __________ „

6) dla opłaty za oświetlenie zwrotnic __________ sztuk

7) dla opłaty za obsługę bocznicy:
ilość odgałęzień __________

8) dla opłaty za utrzymanie urządzeń zabezpieczających __________

O wysokości w ten sposób ustalonych opłat Dyrekcja zawiadamia pisemnie posiadacza bocznicy przed zawarciem umowy a następnie conajmniej na trzy miesiące przed początkiem każdego roku kalendarzowego.

Należności z powyższych tytułów wynikające opłaca posiadacz bocznicy kwartalnie zgóry.

§ 11.

Inne należności i opłaty.

____

§ 12.

Zabezpieczenie.

Przewidziane § 21 ogólnych warunków zabezpieczenie określa się na __________

wyraźnie __________

Na poczet tego zabezpieczenia złożono: __________

za kwitem № __________
z dnia __________

§ 13.

Szczególne zobowiązania.

____

____

§ 14.

Koszty sporządzenia umowy i opłata stemplowa.

Opłata na koszty sporządzenia niniejszej umowy łącznie z planami sytuacyjnemi bocznicy wynosi ________________ wyraźnie ________________

____

Opłatę stemplową uiszcza posiadacz bocznicy przy podpisaniu niniejszej umowy w kwocie ________________

____

____

§ 15.

Termin umowy.

Umowa niniejsza zawarta została w dniu ________________ r. ________ i obowiązuje od dnia ________________ r. ________

Dyrekcja Kolei Państwowych
w ________________
dnia ______ miesiąca ______ r. ____
(podpis)

Posiadacz bocznicy
w ________________
dn ______ m. ______ r. ____
(podpis)

OGÓLNE WARUNKI UTRZYMANIA I EKSPLOATACJI PRYWATNYCH BOCZNIC KOLEJOWYCH.

Podane poniżej warunki mają zastosowanie dla utrzymania i eksploatacji prywatnych bocznic kolejowych, odgałęziających się od normalnotorowych i wąskotorowych szlaków Polskich Kolei Państwowych, oraz od szlaków kolei prywatnych, w zarządzie Państwa pozostających.

Odstępstwa i dodatkowe warunki dla poszczególnych bocznic mogą być dopuszczane za zgodą Ministerstwa Kolei.

§ 1.

Cel prywatnych bocznic kolejowych.

1) Prywatne bocznice kolejowe służą zasadniczo do przewozu przesyłek wagonowych, adresowanych w liście przewozowym dla posiadacza bocznicy, lub wysyłanych przez niego przy listach przewozowych.

Do przesyłek wagonowych w powyższem znaczeniu zaliczają się również przesyłki drobne o wadze ogólnej nie mniej niż 2000 kg w jednym wagonie lub przestrzennie wypełniające wagon.

2) Przewóz drobnicowych przesyłek po prywatnych bocznicach kolejowych może się odbywać tylko na podstawie osobnego zezwolenia Dyrekcji na warunkach podanych w załączniku A do niniejszych warunków.

§ 2.

Nadzór. Dozór techniczny.

1) Dyrekcja nadzoruje ruch oraz przewozy na bocznicy. Posiadacz bocznicy ma obowiązek umożliwić przystęp do bocznicy na całej jej rozciągłości organowi kolejowemu, któremu Dyrekcja powierzy ten nadzór.

2) Posiadacz bocznicy ma obowiązek stosować się do zarządzeń nadzorczego organu kolejowego.

3) Jeżeli posiadacz bocznicy nie stosuje się do tych zarządzeń, Dyrekcja ma prawo do czasu ich wykonania wstrzymać ruch na bocznicy za uprzedniem powiadomieniem o tem posiadacza bocznicy.

O ile w tych wypadkach nie zachodzi konieczność zupełnego wstrzymania ruchu, podstawione na bocznicę wagony należy zabrać.

4) Dyrekcja wykonywa kontrolę nad technicznym stanem bocznicy i dozoruje go zapomocą obchodów odpowiedniego personelu.

Koszt dozoru ponosi posiadacz bocznicy.

Wysokość opłat za dozór techniczny ustala Dyrekcja według norm obowiązujących.

§ 3.

Dzierżawa gruntu. Utrzymywanie bocznicy.

1) Posiadacz bocznicy opłaca za zajęte pod bocznicę grunty kolejowe czynsz ustalony według norm dla dzierżawy gruntów pod bocznice, oraz ponosi wszystkie koszty, połączone z utrzymaniem bocznicy i przynależnych do niej urządzeń, jako to: ładowni, obrotnic, budowli sztucznych, urządzeń zabezpieczających ruch i t. p.

Również ponosi on koszty wszelkich robót i czynności, związanych z użytkowaniem bocznicy, mianowicie:

a) obsługi, oczyszczania, smarowania, oświetlania zwrotnic i sygnałów;
b) usuwania śniegu, lodu i t. p.

2) Utrzymanie bocznicy i jej urządzeń, tudzież wykonywanie wspomnianych w p. 1 a) i b) robót i czynności odbywa się na części bocznicy, położonej na gruncie kolejowym na koszt i z materjałów kolei żelaznej za opłatą, obliczaną: dla bieżącego utrzymania toru i rozjazdów, jakoteż za roboty wskazana w p. 1 a) — według ustalonych przez Dyrekcję stawek ryczałtowych, składających się z przeciętnych kosztów własnych oraz przepisanego dodatku administracyjnego, ustalonego przez Ministerstwo Kolei, za roboty zaś wskazane w p. 1 b) i dla wszelkich innych robót, związanych z utrzymaniem bocznicy i urządzeń przynależnych do niej (zobacz ust. 1) — według rzeczywistych kosztów własnych z doliczeniem takiegoż dodatku administracyjnego.

3) Poza gruntem kolejowym utrzymywanie bocznicy, tudzież wykonywanie wspomnianych wyżej robót i czynności odbywa się własnem staraniem i własnemi środkami posiadacza bocznicy pod technicznym dozorem Dyrekcji.

Na pisemną prośbę posiadacza bocznicy, roboty te i czynności może wykonywać Dyrekcja na koszt posiadacza bocznicy z obliczeniem kosztów jak w § 4 p. 3.

§ 4.

Terminy i sposób płacenia należności za dzierżawę gruntu, za utrzymanie bieżące i dozór.

1) Czynsz dzierżawny za grunt kolejowy zajęty pod bocznicę i należące do niej urządzenie, opłaty za dozór techniczny (§ 2 i 3), oraz należności ryczałtowe za roboty i czynności, związane z utrzymaniem bocznicy w granicach gruntu kolejowego (§ 3 p. 1 i 2) płatne są zgóry w terminach kwartalnych.

2) Należności za roboty opłacane według rzeczywistych kosztów (§ 3 p. 2) winny być regulowane w sposób wskazany w p. 3 niniejszego paragrafu. Na poczet należności za usuwanie śniegu i lodu (§ 3 p. 1 b) winny być wpłacane zgóry zaliczki w wysokości i w terminach, określonych przez Dyrekcje.

3) W wypadku wykonania przez Dyrekcję robót poza gruntem kolejowym (§ 3 p. 3), należność za rzeczone roboty winna być wpłacona zgóry w wysokości, jaką poda Dyrekcja na podstawie kosztorysu z doliczeniem obowiązującego dodatku administracyjnego, ustalonego przez Ministerstwo Kolei. W razie mniejszego kosztu robót, niż wpłacona suma, pozostałość zostanie zwrócona posiadaczowi bocznicy, wrazie zaś większego kosztu robót, suma ta winna być przez niego uzupełnioną w ciągu dni 14 po doręczeniu rachunku. Zarzuty przeciw wymiarowi powyższej należności nie wstrzymują zapłaty należności w terminie.

§ 5.

Zmiany i rozbudowa bocznicy.

1. Dyrekcji służy prawo żądać w każdym czasie zmiany i rozbudowy torów bocznicowych i ich urządzeń (np. sygnałów, obrotnic, belek zaporowych, zwrotnic, ramp ładunkowych, ładowni i t. p.), o ile Dyrekcja uzna te zmiany za konieczne ze względu na potrzeby eksploatacji.

Dyrekcja ma również prawo w każdym czasie zarządzić zmiany i rozbudowy torów bocznicowych i ich urządzeń, o ile tego wymagać będzie bezpieczeństwo ruchu bądź na samej bocznicy, bądź na torach ogólnego użytku.

O zamierzonych robotach na gruntach kolejowych Dyrekcja ma obowiązek zawiadomić posiadacza bocznicy najmniej na 14 dni przed terminem przystąpienia do robót, ze wskazaniem przybliżonego kosztu i terminu ukończenia tych robót.

Koszty zmiany i rozbudowy bocznicy i jej urządzeń, tudzież koszty wywołanej w związku z tem zmiany urządzeń kolejowych, ponosi posiadacz bocznicy i winien je wpłacić w sposób, wskazany w § 4 p. 3.

O ile koszty powyższe wywołane zostały zmianami w urządzeniach kolei państwowych skutkiem rozbudowy torów stacyjnych, to koszty związane z przebudową połączenia bocznicowego w granicach gruntów kolejowych ponoszą obie strony po połowie.

2) Posiadacz bocznicy może swoim kosztem przebudować, rozszerzyć bocznicę lub zmienić jej trasę jedynie za zgodą Dyrekcji, na warunkach przez nią wskazanych.

3) Przebudowę, zmianę lub rozbudowę torów i urządzeń bocznicowych, względnie znajdujących się w związku z bocznicą urządzeń kolejowych, wykonywa na gruncie kolejowym Dyrekcja na koszt posiadacza bocznicy.

Poza granicami gruntu kolejowego wykonywa odnośne roboty posiadacz bocznicy własnemi środkami pod dozorem Dyrekcji kolejowej. Na pisemne żądanie posiadacza bocznicy, roboty rzeczone mogą być wykonane przez Dyrekcję na koszt posiadacza bocznicy z obliczeniem kosztów jak w § 4 p. 3.

4) Posiadacz bocznicy nie ma prawa żądać żadnego odszkodowania za szkody wskutek wstrzymania lub ograniczenia przewozu po bocznicy z powodu naprawy, zmiany lub przebudowy tak samej bocznicy jak i urządzeń kolejowych, pozostających w związku z bocznicą, o ile nie zaszedł w tym wypadu zły zamiar lub ciężkie zaniedbanie ze strony organów kolejowych.

§ 6.

Używanie bocznicy przez Dyrekcje dla swoich potrzeb.

1) Dyrekcja ma prawo używania na własne potrzeby ruchowe torów bocznicowych, położonych na gruntach kolejowych tudzież części bocznicy, leżącej poza granicami własności kolejowej, z wyjątkiem torów i urządzeń znajdujących się w obrębie przedsiębiorstwa prowadzonego przez posiadacza bocznicy, o ile na tem nie ucierpi prawidłowa obsługa samej bocznicy.

2) Za używanie przez kolej żelazną powyższych części bocznicy na potrzeby własne żadne wynagrodzenie posiadaczowi bocznicy nie przypada, o ile używanie to będzie miało charakter dorywczy i niestały.

Jeżeli jednak używanie to przybiera charakter stały, kolej żelazna uiszcza posiadaczowi bocznicy odpowiednie wynagrodzenie, określone według zasad wskazanych poniżej na używanie bocznicy przez osoby trzecie (§ 7 p. 5).

§ 7.

Używanie bocznicy przez osoby trzecie i urządzanie odgałęzień oraz przecięć.

1) Bez uzyskania uprzedniej zgody Dyrekcji posiadacz bocznicy nie ma prawa udzielać osobom trzecim zezwoleń na używanie bocznicy, również nie ma prawa wprowadzać zmian na istniejącej bocznicy tudzież urządzać odgałęzień lub przecięć zarówno na użytek własny, jak i osób trzecich.

2) Jeżeli na wniosek posiadacza bocznicy Dyrekcja zgodzi się na używanie bocznicy przez osobę trzecią, wówczas posiadacz bocznicy odpowiada za wypełnienie przez tę osobę trzecią warunków, wynikających z umowy bocznicowej.

3) Jeżeli na wniosek posiadacza bocznicy Dydekcja zezwala osobie trzeciej na urządzenie odgałęzienia, to obsługa tego odgałęzia następuje dopiero po zawarciu osobnej umowy bocznicowej między tą osobą trzecią a Dyrekcją.

4) Dyrekcja ma prawo udzielać zezwoleń osobom trzecim na używanie części bocznicy, położonych poza obrębem samego przedsiębiorstwa, urządzać odgałęzienia i przecięcia na tej części bocznicy na użytek własny oraz udzielać zezwoleń na te odgałęzienia i przecięcia osobom trzecim.

Dyrekcja może korzystać z tych praw tylko wówczas:

a) jeżeli przez takie używanie, względnie odgałęzienie, lub przecięcie, eksploatacja bocznic poprzednich posiadaczy nie ucierpi;

b) jeżeli powstanie odgałęzienia, lub przecięcia zgodnie z opinją Ministerstwa Przemysłu i Handlu leży w interesie publicznym lub w interesie gospodarczo-społecznym;

c) jeżeli bezpośrednie połączenie z torami stacyjnymi przedstawia poważne trudności;

d) jeżeli używanie odgałęzienia lub przecięcia nie pociąga za sobą konieczności współużywania torów bocznicy w obrębie samego przedsiębiorstwa.

W razie sporów w powyższych wypadkach rozstrzyga ostatecznie Ministerstwo Kolei.

5) Osoby trzecie za współużywanie obowiązane są zapłacić posiadaczowi bocznicy na jego żądanie wynagrodzenie. O ile między posiadaczem bocznicy a osobą trzecią nie dojdzie w tym względzie do porozumienia, wysokość wynagrodzenia w celu urządzenia i otwarcia połączenia określi prowizorycznie Dyrekcja, uwzględniając przy ustaleniu wynagrodzenia wartość współczesną używanej części bocznicy; co się zaś tyczy zwrotu kosztów utrzymania, dozoru, obsługi i t. p., to wysokość tych kosztów należy oznaczyć w stosunku do długości wspólnie używanej części bocznicy oraz w stosunku do rozmiarów przewozów, dokonywanych przez osoby trzecie na wspólnej części bocznicy.

W razie sporu między stronami wysokość tego wynagrodzenia określi sąd.

6) Dla zabezpieczenia obsługi odgałęzień od bocznicy prywatnej, powstałych w myśl p. 3 i 4 paragrafu niniejszego, posiadacz bocznicy obowiązany jest na żądanie Dyrekcji wszystkie części gruntu, będące jego własnością, leżące tak pod bocznicą jego jak i pod odgałęzieniami a nieodzowne do prowadzenia ruchu na odnośnych odgałęzieniach albo:

a) obciążyć służebnością, dającą prawo używania ich na cele eksploatacyjne za osobne wynagrodzenie, tak Dyrekcji, jak i osobom trzecim, przez Dyrekcję wskazanym, albo

b) odstąpić na własność Dyrekcji za osobne odszkodowanie.

Powyżej zastrzeżone obowiązki posiadacz bocznicy winien odpowiednio zabezpieczyć hipotecznie w terminie przez Dyrekcję wskazanym.

Koszty tego zabezpieczenia ponosi strona zainteresowana w odgałęzieniu.

7) Z chwilą rozwiązania umowy wszystkie części bocznicy i odgałęzień, położone na wymienionych w p. 6 paragrafu niniejszego gruntach, wraz z urządzeniami technicznemi, przechodzą natychmiast w posiadanie i używanie Dyrekcji i bez osobnego fizycznego oddawania na miejscu i na ten wypadek posiadacz bocznicy już przez samo podpisanie umowy bocznicowej oddaje te części bocznicy symbolicznie w posiadanie i używanie Dyrekcji.

§ 8.

Miejsce zawarcia i wykonania umowy o przewóz i stacja obsługująca. Odpowiedzialność za przewóz bocznicami i koleją.

1) Miejscem zawarcia umowy o przewóz przesyłek, nadawanych przez posiadacza bocznicy, tudzież miejscem wykonania umowy co do przesyłek, przybywających dla niego, jest stacja kolejowa, obsługująca bocznicę względnie stację taryfową, do której bocznica jest zaliczona. Z tą zatem stacją posiadacz bocznicy winien załatwiać wszelkie formalności, związane z nadaniem przesyłek do przewozu i z ich odbiorem.

2) Posiadacz bocznicy może żądać wydania na stacji obsługującej przesyłki, przybyłej pod jego adresem, a przeznaczonej na bocznicę, o ile żądanie to zgłosi przed podstawieniem przesyłki na bocznicę.

3) Za szkody, powstałe podczas przewozu ze stacji obsługującej na bocznicę i w kierunku odwrotnym, kolej żelazna odpowiada, jeżeli szkoda powstała z jej winy. Posiadacz bocznicy ma prawo do ochrony przesyłek wyznaczyć własnych dozorców.

4) Stacja obsługująca nie zawiadamia posiadacza bocznicy o nadejściu przesyłek, przeznaczonych na bocznice, może jednak na życzenie i koszt jego przesłać mu odpowiednią informację na podstawie odnośnych listów przewozowych.

5) Przepisowe ustalanie i sprawdzanie przez kolej żelazną wagi przesyłek wagonowych na wadze bocznicowej uzależnia się od zawarcia z Dyrekcją przez posiadacza bocznicy oddzielnej umowy.

§ 9.

Listy przewozowe. Plomby. Okartkowanie.

1) Listy przewozowe wraz z innymi dokumentami na wagony, załadowane na bocznicy, powinny być dostarczone stacji obsługującej względnie stacji taryfowej najpóźniej wraz z wagonami na punkcie zdawczo-odbiorczym.

Na listach przewozowych nadawca przesyłki powinien umieścić adnotację o załadowaniu wagonu na bocznicy.

2) Załadowane na bocznicy wagony posiadacz bocznicy powinien na żądanie Dyrekcji plombować na swój koszt własnemi plombami, według sposobu, przyjętego na kolejach państwowych.

3) Okartkowanie wagonów dokonywa kolej.

§ 10.

Podstawianie, zabieranie i zamawianie wagonów.

1) Sposób, termin i plan podstawiania wagonów na bocznice i zabierania ich z bocznic ustala Dyrekcja, uwzględniając w miarę możności życzenia posiadacza bocznicy.

2) Podstawianie na bocznicę i zabieranie z nich wagonów odbywa się do i od punktu na bocznicy wskazanego w umowie bocznicowej.

Posiadacz bocznicy osobiście, lub przez uprawnioną do tego osobę, winien przyjąć na tym punkcie podstawione dla niego wagony; w przeciwnym razie uważa się, że wagony przyjęto bez zastrzeżeń.

Posiadacza bocznicy należy zawiadomić, jeżeli wagony częściowo lub całkowicie nie mają być podstawione w terminie przez Dyrekcję ustalonym.

3) Zdawanie i odbieranie wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym odbywa się na podstawie wykazów zdawczych i odbiorczych, według wzorów, ustalonych przez Dyrekcje. Wykazy zdawcze na wagony podstawiane na bocznice, sporządza stacja. Wykazy odbiorcze na wagony, gotowe do zabrania z bocznicy, sporządza posiadacz bocznicy na drukach, które nabywa na stacji za opłatą, obliczoną według kosztów własnych.

4) Wykazy zdawcze i odbiorcze wraz z zawiadomieniami (punkt 5 niniejszego paragrafu) służą jako dowody do ustalania i pobierania opłat bocznicowych i postojowego.

5) Posiadacz bocznicy winien zawiadamiać stację obsługującą bocznicę o gotowości wagonów tak próżnych, jak i ładownych do zabrania z bocznicy. Zawiadomienia powinny być doręczane stacji najpóźniej na jedną godzinę przed oznaczoną przez posiadacza bocznicy chwilą gotowości do zabrania z bocznicy.

6) Wagony próżne do załadowania posiadacz bocznicy powinien zamawiać na stacji sposobem i w terminie ustalonym ogólnymi przepisami o przewozie przesyłek na kolejach żelaznych w Polsce.

Rozładowanych na bocznicy wagonów posiadacz bocznicy niema prawa użyć do załadowania przesyłek bez uprzedniego zezwolenia stacji, obsługującej bocznicę.

7) Co do szczegółów, sposobu i terminów załatwienia formalności, związanych z podstawianiem na bocznicę i zabieraniem z bocznicy wagonów, obowiązują posiadacza bocznicy zarządzenia i wskazówki Dyrekcji.

§ 11.

Przeszkody w podstawianiu wagonów na bocznicę.

1) Przesyłki, których nie można podstawić na bocznicę ze względu na przyczyny powstałe nie z winy kolei, posiadacz bocznicy powinien odebrać na stacji, obsługującej stosownie do ogólnych przepisów o przewozie przesyłek kolejami żelaznemi w Polsce i przepisów taryfowych. W tych

wypadkach stacja obsługująca powinna pisemnie wezwać posiadacza bocznicy do zabrania przesyłek.

2) Jeżeli zajdzie niemożność podstawiania na bocznicę wagonów z przyczyn, powstałych nie z winy kolei żelaznej, posiadacz bocznicy zaś nie zastosował się do żądania Dyrekcji, wystosowanego zgodnie z paragrafem 5 warunków niniejszych, aby we wskazanym terminie dokonał rozbudowy bocznicy, w sposób czyniący zadość przez przystosowanie jej pojemności do napływu ładunków, lub jeżeli wskutek zwłoki ze strony posiadacza bocznicy w odbiorze przesyłek na stacji obsługującej, zachodzi brak miejsca lub powstały trudności ruchowe na tej stacji, wówczas Dyrekcja ma prawo:

a) wysłać na koszt posiadacza bocznicy przeznaczone na bocznicę wagony, których nie można pomieścić na torach stacyjnych bez uszczerbku dla normalnego ruchu na stacji obsługującej, do innych stacji możliwie najbliższych. Za przewóz do stacji chwilowego postoju wagonów i z powrotem, stacja obsługująca zaliczać będzie na rachunek posiadacza bocznicy należności, obliczone według taryfy, przewidzianej dla odnośnego towaru, względnie wagonu. Za czas przetrzymania na stacji chwilowego postoju wagonu liczone będzie postojowe, względnie opłata za zajęcie torów według taryfy towarowej Polskich Kolei Państwowych. Przewóz tego rodzaju przesyłek, względnie wagonów odbywa się nie na zasadzie listów przewozowych, lecz za dodatkowemi cedułami przewozowemi. Zaliczanie i wyrównywanie należności, obliczonych według powyższych zasad, uskuteczniać się będzie w rachunkach opłat bocznicowych;

b) zarządzić zatrzymanie przesyłek, względnie wagonów po drodze aż do czasu, kiedy je stacja obsługująca bocznicę przyjmie bez przeszkody. Za cały czas zatrzymania pobierane będzie postojowe, względnie opłata za zajęcie torów. Stacja, na której zatrzymanie podobnych przesyłek lub wagonów ma miejsce, powinna na odnośnych listach przewozowych, w cedułach wysyłkowych lub innych dokumentach przewozowych wyraźnie zaznaczyć: „Zatrzymano na zarządzenie Dyrekcji dnia ____________
№____________ wskutek przepełnienia bocznicy na stacji ____________ od pociągu №____________
dnia ____________ o godzinie____________
Dalej posłano pociągiem № ____________ dnia ____________
____________ o godzinie ____________
Stempel stacji i podpis".

Zaliczanie i wyrównywanie powyższej należności uskuteczniać się będzie w rachunkach opłat bocznicowych jak w punkcie a).

O każdem wydanem na podstawie przepisów przytoczonych pod punktami a) i b) rozporządzeniu, Dyrekcja zawiadamia jednocześnie pisemnie posiadacza bocznicy.

3) Przesyłki, nadeszłe w wagonach, które ze względu na ich rodzaj lub stan ładunku nie mogą być podstawione na bocznicę, posiadacz bocznicy powinien odebrać na stacji obsługującej. W miarę możności i na żądanie posiadacza bocznicy, kolej żelazna może zgodzić się, aby takie przesyłki po przeładowaniu podstawiono na bocznicę z zastosowaniem komunikacji „loco".

W razie dokonania przeładowania przez kolej żelazną koszty tej czynności ponosi posiadacz bocznicy.

§ 12.

Postojowe.

1) Termin, wolny od postojowego dla przesyłek załadowywanych i wyładowywanych na bocznicy oraz dopłaty za przetrzymanie wagonów, określają ogólne przepisy taryfowe. Jeżeli stacja obsługująca dokonywa w niedziele i swięta obsługi bocznicy, opłatę za przetrzymanie wagonu na bocznicy pobiera się na tych samych zasadach co i w dnie powszednie lecz tylko wówczas, jeżeli w dnie te praca ładunkowa w przedsiębiorstwie ustawowo jest dopuszczona.

Jeżeli posiadacz bocznicy dokonywa na żądanie kolei żelaznej sortowania wagonów trakcją własną, termin wolny od postojowego zwiększa się o 2 godziny.

2) O ile umowa nie przewiduje inaczej, termin wolny od postojowego należy uważać za zachowany, jeżeli posiadacz bocznicy załadowanie, względnie wyładowanie ukończy tak, aby kolej żelazna mogła zabrać wagon najbliższą planową obsługą bocznicy (§ 10 p. 1) po upływie taryfowego terminu, wolnego od postojowego.

§ 13.

Opłata za podstawianie i zabieranie wagonów.

1) Za dokonywanie planowego podstawiania na bocznice prywatne i zabieranie z nich wagonów, które ze stacji obsługującej odchodzą bezpośrednio na szlaki Polskich Kolei Państwowych lub bezposrednio z tych szlaków przybywaję na stację obsługującą, Dyrekcja pobiera następujące opłaty za każdy wagon, za który pobiera się opłatę bocznicową, w myśl p. 4 niniejszego paragrafu:

A. I. Na kolejach normalnotorowych.

a) Za pierwszy kilometr:

przy jednoczesnem podstawianiu, względnie zabieraniu	1	wagonu	zł. 2.00
" " " " "	2	"	" 3.60
" " " " "	3	"	" 4.60
" " " " "	4	"	" 5.00
" " " " "	5	"	" 5.60
" " " " "	6—10	" włącznie, od wagonu	" 1.00

przy jednoczesnem podstawianiu, względnie zabieraniu powyżej 10 wagonów oprócz należnej za 10 wagonów opłaty, wynoszącej zł. 10.00, za każdy następny wagon zł. 0.60, a

przy jednoczesnem podstawianiu, względnie zabieraniu powyżej 15 wagonów oprócz należnej za 15 wagonów opłaty, wynoszącej 13 złotych, za każdy następny wagon zł. 0.30.

b) Za każdy następny kilometr:

pobiera się powyższe opłaty, zmniejszone o połowę.

II. Na kolejach wąskotorowych.

Przy podstawianiu względnie zabieraniu z bocznicy wagonów o ładowności 10.000 kg. i wyżej, obowiązują te same opłaty co na kolejach normalnych, przy podstawianiu zaś wagonów o ładowności poniżej 10.000 kg., pobiera się powyższe stawki, zmniejszone o połowę.

III. Przy podstawianiu wagonów zapomocą parowozów posiadacza bocznicy, tak na kolejach normalnych, jak i wąskotorowych, opłaty stanowią jedną piątą część powyższych stawek, obliczonych za każdy kilometr odległości bocznicowej (paragraf 9 Umowy bocznicowej).

B. Powyższe opłaty, wymienione pod A. Ministerstwo Kolei ma prawo zmieniać. Każda zmiana opłat powyższych musi być posiadaczowi bocznicy podana pisemnie do wiadomości.

Podwyższenie opłat powyższych może być wprowadzone w wykonanie dopiero po upływie dni 30 od daty rzeczonego zawiadomienia.

2) Opłata bocznicowa za podstawianie iub zabieranie wagonów na bocznice lub z bocznic odgałęziających się ze stycznych stacji sąsiednich tak kolei prywatnych, krajowych, nie będących w Zarządzie Polskich Kolei Państwowych, jak i kolei zagranicznych, o ile ładunek przybył temi kolejami żelaznemi lub na nie jest wysłany, oblicza się według specjalnych stawek, określonych w umowie dla każdego poszczególnego wypadku.

3) Jeżeli na wniosek posiadacza bocznicy kolej żelazna zgodzi się na przewóz wagonów ładownych na bocznicę lub z bocznicy poza terminami ustalonymi planem obsługi, pobiera wówczas opłatę, obliczoną według podwójnych stawek, przewidzianych w punkcie 1) i 2) niniejszego paragrafu.

4) Opłatę bocznicową pobiera się za wagony ładowne, podstawiane na bocznicę i za wagony ładowne zabierane z bocznicy, jak również za wagony ochronne.

Podstawianie na bocznicę i zabieranie z bocznicy wagonów próżnych odbywa się bezpłatnie.

W razie jednak zwrócenia z bocznicy niezaładowanego wagonu, który na żądanie posiadacza bocznicy był podstawiony na bocznicę w stanie próżnym, opłatę bocznicową pobiera się w wysokości podwójnej, względnie o ile bocznica położona jest na szlaku i obsługiwana przez dwie sąsiednie stacje — w wysokości sumy opłat, przypadających za podstawianie i zabieranie wagonu ładownego. Za wagony prywatne pobiera się w tych wypadkach należność pojedyńczą. Takie opłaty nie będą pobierane, o ile wagon próżny nie mógł być użyty z winy kolei.

5) Jeżeli oprócz podstawiania i zabierania wagonów do punktów i z punktów, określonych w „Umowie bocznicowej" odbywa się na żądanie posiadacza bocznicy sortowanie wagonów przez kolej żelazną bądź na stacji, bądź na samej bocznicy, to, niezależnie od opłaty bocznicowej, pobiera się specjalną opłatę za sortowanie w wysokości, ustalonej § 9 „Umowy bocznicowej".

6) Jeżeli obsługa bocznicy w wypadkach przewidzianych „Umową bocznicową", lub na żądanie posiadacza bocznicy, może być uskuteczniona wyłącznie przy pomocy parowozu, sprowadzonego w tym celu z innej stacji, to kolej żelazna pobiera za użycie tego parowozu opłatę według obowiązującej w danym czasie stawki za pracę parowozów za cały czas od chwili wyjazdu parowozu ze stacji, z której parowóz sprowadzono, do chwili powrotu parowozu na rzeczoną stację. O ile jednak taki parowóz podczas przebiegu tam i zpowrotem użyty będzie jednocześnie do przewiezienia ła-

dunków lub próżnych wagonów, w tych wypadkach opłata za użycie i przejazd parowozu pobierana będzie od posiadacza bocznicy: w wypadku pierwszym (w kierunku do stacji obsługującej), za czas od chwili przyjścia na stację obsługującą bocznicę do chwili powrotu parowozu na stację, z której parowóz sprowadzono, w drugim zaś wypadku (w kierunku ze stacji obsługującej) — od chwili wyjazdu parowozu ze stacji, z której parowóz sprowadzono, do chwili powrotnego wyjazdu tegoż parowozu ze stacji obsługi bocznicy. Jeżeli parowóz, przeznaczony do obsługi bocznicowej, będzie jednocześnie w obu kierunkach użyty do przewozu ładunków, opłata za użycie użycie parowozu oblicza się za cały czas od chwili przybycia parowozu na stację obsługującą do chwili powrotnego wyjazdu parowozu z tejże stacji.

Jeżeli do takiej obsługi bocznicy, odgałęziającej się na dwutorowym szlaku, będzie użyty parowóz, który, po podstawieniu wagonu na bocznicę, będzie dochodził do następnej stacji i powracał luzem po torze prawidłowym do stacji obsługującej, to za przebieg parowozu luzem pobiera się także należność według powyższej zasady.

§ 14.

Rachunek otwarty.

Dla regulowania taryfowych należności przewozowych oraz opłat bocznicowych, postojowego i ewentualnych opłat za sortowanie tudzież za pracę lub przebieg parowozu i t. d. posiadacz bocznicy powinien mieć otwarty rachunek na stacji, obsługującej bocznicę, na obowiązujących pod tym względem w Dyrekcji warunkach i zasadach.

§ 15.

Komunikacja „loco".

1) Przewóz ładunków w komunikacji „loco" t. j. między bocznicą i stacją obsługującą, jak również między bocznicami, obsługiwanemi przez jedną i tę samą stację, może się odbywać na podstawie pisemnego zgłoszenia posiadacza bocznicy, w kierunku zaś stacji na bocznicę na podstawie takiegoż zgłoszenia również i osoby trzeciej za zgodą posiadacza bocznicy i Dyrekcji.

2) Za takie przewozy pobierana będzie od posiadacza bocznicy oprócz opłaty bocznicowej (§ 13) należność uzupełniająca w wysokości przewoźnego stacyjnego według taryfy towarowej Polskich Koiei Państwowych.

3) Za przesyłki, których przewóz odbywa się między dwiema bocznicami, należącemi do jednej stacji obsługującaj, oprócz przewoźnego stacyjnego stosownie do punktu 2 niniejszego paragrafu, pobiera się opłaty bocznicowe za obie bocznice.

4) Do przewozów w paragrafie niniejszym wskazanych nie stosują się postanowienia przepisów o przewozie przesyłek na kolejach żelaznych w Polsce, przyjmowanie zaś do przewozu ładunków nie odbywa się na podstawie listów przewozowych.

§ 16.

Doniesienia o wypadkach kolejowych. Odpowiedzialność za wypadki.

1) Posiadacz bocznicy jest obowiązany donieść bezzwłocznie stacji obsługującej o każdym wypadku kolejowym, który się wydarzy na bocznicy od punktu zdawczo-odbiorczego do zakładu, a więc i o wykolejeniu nawet wtedy, gdyby wagonów nie uszkodzono, o uszkodzeniu toru bocznicowego lub jakichkolwiekbądź kolejowych środków komunikacyjnych i t. p., jak również o wszelkich wypadkach cielesnego uszkodzenia lub zabicia osób i zwierząt, zaszłych przy wykonywaniu ruchu na tej części bocznicy.

2) Za uszkodzenie taboru kolejowego, powstałe na bocznicy poza punktem zdawczo-odbiorczym odpowiada posiadacz bocznicy o ile nie udowodni, że szkoda powstała z winy kolei żelaznej.

Posiadacz bocznicy powinien zapłacić odszkodowanie za uszkodzenie taboru według rachunku obliczonego przez Dyrekcję stosownie do norm „Umowy o wzajemnem użytkowaniu wagonów towarowych w komunikacji międzynarodowej (R. I. V.)".

3) Jeżeli zajdzie potrzeba oddania uszkodzonego na bocznicy taboru kolejowego do warsztatów celem naprawy, do właściwych kosztów naprawy dolicza się następujące opłaty:

a) za przewóz uszkodzonego taboru do najbliższej stacji, przy której znajdują się warsztaty, gdzie naprawę wykonano, przewoźne obliczone według stawki gospodarczej Polskich Kolei Państwowych za wagę wagonu,

b) oraz za cały czas wyłączenia wagonów Polskich Kolei Państwowych z ruchu, a technicznie konieczny do ich naprawy i określony aktem technicznym organów kolejowych, połowę czynszu za użytkowanie wagonów wedle stawek, przewidzianych w „Umowie o wzajemnem użytkowaniu wagonów towarowych w komunikacji międzynarodowej (R. I. V.)". Przy wagonach kolei obcych czynsz za czas wyłączenia wagonu z ruchu oblicza się według zasad, wskazanych w powyższej umowie (R. I. V.).

4) Posiadacz bocznicy jest odpowiedzialny za wszelkie szkody, spowodowane prowadzeniem ruchu na bocznicy, o ile nie udowodni, że szkoda powstała z winy Zarządu kolei, przyczem personel posiadacza bocznicy, oddany do dyspozycji Zarządu kolei dla wykonywania czynności kolejowych uważany będzie w powyższych wypadkach za personel kolejowy. Posiadacz bocznicy winien przeto pokryć wszelkie odszkodowanie za tego rodzaju szkody; gdyby zaś Dyrekcja w takich wypadkach zmuszona była wypłacić osobom trzecim odszkodowanie, do którego pokrycia obowiązany jest posiadacz bocznicy, winien on je zwrócić Dyrekcji wraz z kosztami i procentami.

We wszystkich wypadkach, dopóki nie udowodniono winy kolei żelaznej jest domniemanie, że zawinił posiadacz bocznicy.

Jeżeli przy współużyciu bocznicy przez kilku posiadających od niej odgałęzienia zajdzie, w wypadkach przewidzianych w tym ustępie, obowiązek wynagrodzenia szkody kolei żelaznej lub zwrotu wypłaconych przez nią odszkodowań, wówczas—jeżeli wagony były podstawione względnie zabierane wyłącznie dla jednego z posiadających odgałęzienie — obowiązek ten ponosi ten posiadacz odgałęzienia. W wypadkach, w których wagony były podstawiane względnie zabierane jednocześnie dla kilku posiadających od-

gałęzienie, odpowiedzialność ponoszą w równych częściach wszyscy, dla których te wagony były podstawiane względnie zabierane.

5) Posiadacz bocznicy przyjmuje na siebie wyłączną i całkowitą odpowiedzialność za szkody, wyniknąć mogące dla niego samego, dla Dyrekcji i dla osób trzecich z powodu pożarów od iskier parowozów, podstawiających lub przetaczających wagony po bocznicy.

6) Posiadacz bocznicy jest odpowiedzialny wobec Dyrekcji za swych pracowników. Za takich uważani są i pracownicy kolejowi, używani przez niego we własnem jego przedsiębiorstwie.

§ 17.

Przepisy i instrukcje kolejowe.

Posiadacz bocznicy obowiązany jest do ścisłego przestrzegania wszelkich podanych mu do wiadomości przepisów i instrukcyj charakteru technicznego i przewozowego, mających związek z eksploatacją bocznicy.

§ 18.

Termin umowy, wypowiedzenie oraz ograniczenie i wstrzymanie ruchu na bocznicy.

1) Umowę zawiera się na czas nieograniczony. Każdej stronie przysługuje jednak prawo wypowiedzenia umowy na 6 miesięcy naprzód. Posiadaczowi bocznicy Dyrekcja obowiązana jest podać powody wypowiedzenia. Od wypowiedzenia przez Dyrekcję posiadaczowi bocznicy służy prawo odwołania się do Ministerstwa Kolei w ciągu 4 tygodni od doręczenia wypowiedzenia. Odwołanie takie wstrzymuje termin wypowiedzenia aż do rozstrzygnięcia sprawy przez Ministerstwo Kolei.

2) Dyrekcji kolejowej przysługuje prawo w każdym czasie za uprzedniem powiadomieniem posiadacza bocznicy ograniczyć użytkowanie bocznicy lub wstrzymać ruch na bocznicy:

a) jeżeli tego wymaga bezpieczeństwo ruchu kolejowego;
b) jeżeli posiadaczowi bocznicy ogłoszono upadłość;
c) jeżeli posiadacz bocznicy nie dotrzymuje warunków i terminów związanych z rachunkiem otwartym na stacji;
d) jeżeji posiadacz bocznicy mimo wezwania nie spełnia innych warunków umowy.

3) Na czas mobilizacji względnie wojny Dyrekcji przysługuje prawo natychmiastowego wstzymania ruchu na bocznicy i przejęcia bocznicy całkowicie w użytkowanie kolei żelaznej, względnie władz wojskowych.

§ 19.

Przeniesienie umowy na osoby trzecie.

1) Przeniesienie przez posiadacza bocznicy praw i zobowiązań, wynikających z Umowy bocznicowej na osoby trzecie, z wyjątkiem spadkobierców, może nastąpić tylko za zgodą Dyrekcji.

2) Zgoda ta nie może być odmówiona, o ile nowonabywca daje zabezpieczenia, wystarczające dla Dyrekcji, poprzedni zaś posiadacz bocznicy uregulował w zupełności zobowiązania wobec Dyrekcji.

§ 20.

Skutki rozwiązania umowy.

1) W razie rozwiązania umowy wskutek zniesienia bocznicy, posiadacz bocznicy obowiązany jest na żądanie Dyrekcji odstąpić tejże na własność wszystkie urządzenia bocznicy lub części ich, o ile one leżą na gruncie kolejowym, za zwrotem wartości według obowiązujących w Dyrekcji cen w chwili zwrotu.

2) Usunięcie bocznicy i jej urządzeń na gruncie kolejowym i przywrócenie pierwotnego na tym gruncie stanu uskutecznia Dyrekcja na koszt posiadacza bocznicy, który powinien koszty te zwrócić Dyrekcji wraz z dodatkiem administracyjnym, najpóźniej w przeciągu 14 dni, licząc od doręczenia rachunku.

3) O ile bocznica lub jej części, stanowiące własność posiadacza bocznicy, nie pozostają nadal w rozporządzeniu Dyrekcji lub osoby trzeciej przez Dyrekcję wskazanej, bądź też, o ile nie mają być lub nie zostały jej odstąpione (p. 6 § 7), usunięcie torów i urządzeń bocznicowych, leżących na gruntach niekolejowych, w razie rozwiązania umowy, obowiązuje posiadacza bocznicy. Stanowiące w myśl „Umowy bocznicowej", własność Dyrekcji, ułożone na gruntach niekolejowych, materjały nawierzchni żelaznej, wydzierżawionej do budowy bocznicy, powinny być w terminie, wskazanym przez Dyrekcję, dostarczone kosztem i środkami posiadacza bocznicy na stację, obsługującą bocznicę i zwrócone protokularnie upoważnionym przez Dyrekcję organom kolejowym. W razie niewykonania tego obowiązku w terminie, Dyrekcja kolejowa ma prawo zabrać z gruntu odnośne materjały własnemi środkami na całkowitą odpowiedzialność i koszt posiadacza bocznicy.

4) W wypadku rozwiązania umowy skutkiem wypowiedzenia jej przez Dyrekcję, Dyrekcja zwraca posiadaczowi bocznicy, z wpłaconych przez niego w odnośnym kwartale sum:

a) z tytułu świadczeń Dyrekcji, wyszczególnionych w § 3 p. 1 a;
b) ewentualnie wpłaconych kwartalnie tytułem dzierżawy za nawierzchnię żelazną;
c) z tytułu wpłaconego zgóry czynszu dzierżawnego za grunt, związany z eksploatacją bocznicy, —

kwoty, obliczone w stosunku do reszty czasu, pozostałego do końca kwartału po rozwiązaniu umowy.

W wypadku rozwiązania umowy skutkiem wypowiedzenia jej przez posiadacza bocznicy wniesione zgóry opłaty nie podlegają zwrotowi.

§ 21.

Zabezpieczenie.

1) Celem zapewnienia wykonania wszystkich warunków umowy, posiadacz bocznicy przy podpisaniu umowy składa Dyrekcji zabezpieczenie, określone w umowie bocznicowej.

Jako zabezpieczenie przyjmuje się zasadniczo:
a) gotowiznę,
b) państwowe papiery wartościowe.

Stosownie do wydanych w tym względzie specjalnych przepisów Ministerstwa Kolei mogą być dopuszczone także zabezpieczenia innego rodzaju.

2) Od zabezpieczenia w gotowiźnie kolej procentu nie płaci.

3) Odnośnie do papierów wartościowych ustala Ministerstwo Kolei, w jakim stosunku procentowym do swej wartości nominalnej mogą być przyjmowane jako zabezpieczenie.

4) Kupony papierów wartościowych może posiadacz bocznicy podejmować za potwierdzeniem odbioru począwszy od terminu ich płatności.

5) Dyrekcja ma prawo w czasie trwania umowy z posiadaczem bocznicy żądać według swego uznania zmiany zabezpieczenia tak co do wysokości jak i co do rodzaju, a posiadacz bocznicy winien pod rygorem rozwiązania umowy zastosować się do tego żądania.

6) Z zabezpieczenia Dyrekcja ma prawo pokrywać wszelkie pretensje i odszkodowania, wynikające z niniejszej umowy po uprzedniem zawiadomieniu posiadacza bocznicy, a to bądź drogą potrącenia tych należności z zabezpieczenia, w gotowiźnie, bądź drogą realizacji złożonych papierów lub zabezpieczeń innego rodzaju. Zużyte na ten cel całe zabezpieczenie lub część jego—posiadacz bocznicy obowiązany jest wznowić lub uzupełnić do pierwotnej wysokości w ciągu siedmiu dni od zawiadomienia.

7) Gdyby złożone zabezpieczenie okazało się niewystarczającem, lub gdyby Dyrekcja nie uznała za dogodną dla siebie realizację papierów wartościowych, posiadacz bocznicy odpowiada za wyrównanie należności całym swym ruchomym i nieruchomym majątkiem.

8) Zabezpieczenie, względnie resztę zabezpieczenia, po potrąceniu ewentualnych pretensyj i odszkodowań, Dyrekcja zwraca posiadaczowi bocznicy, przy rozwiązaniu umowy, dopiero po wykonaniu wszystkich umową przyjętych zobowiązań za zwrotem kwitu depozytowego.

§ 22.

Spory.

Dla rozstrzygania sporów, wynikających z niniejszej umowy, z wyjątkiem sporów technicznych, które rozstrzyga Ministerstwo Kolei, oraz sporów, które w myśl ustawy należą do wyłącznego orzecznictwa pewnych sądów, jest powołany jedynie sąd, mający swą siedzibę w miejscu urzędowania Dyrekcji kolejowej, w której okręgu położona jest bocznica.

Dla rozstrzygania zaś sporów takich odnośnie do bocznic, położonych na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej w obrębie Dyrekcji Gdańskiej, jest powołany właściwy sąd w Bydgoszczy.

§ 23.

Podatki i opłaty skarbowe.

Wszelkie podatki i opłaty skarbowe, samorządowe i t. p. z bocznicy ponosi posiadacz bocznicy.

§ 24.

Sporządzenie umowy.

1) Umowę o eksploatacji bocznicy sporządza się w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, z których jeden pozostaje w Dyrekcji, drugi zaś wydaje się posiadaczowi bocznicy.

2) Posiadacz bocznicy ponosi wszelkie koszty połączone ze sporządzeniem umowy oraz jej odpisów łącznie z kosztem planów, opłaty stemplowej i wszelkich innych należności skarbowych.

Dyrekcja Kolei Państwowych	Posiadacz bocznicy
w ______________	______________
dnia ______________ 19____ r.	dnia ______________ 19__ r.
Podpis	Podpis
Stempel	

Załącznik A do § 1 p. 2.

WARUNKI

przewozu przesyłek drobnych po prywatnych bocznicach kolejowych.

§ 1.

Podstawianie i zabieranie przesyłek drobnych.

1) Przesyłki drobne podstawia się i zabiera tylko w terminach przez Dyrekcję oznaczonych łącznie z regularną obsługą bocznicy. Podstawianie dokonywane jest w najbliższym terminie. Posiadacz bocznicy nie może żądać gromadzenia przesyłek drobnych na stacji obsługującej.

2) Do przewozu należy używać tylko takich wagonów, które w próżnym lub niezupełnie załadowanym stanie mają być podstawione na bocznicę względnie z niej zabrane, o ile do przewozu nie zostaną użyte własne wagony posiadacza bocznicy.

3) Przybywające dla bocznic wagony, które zawierają najmniej 2.000 kg. drobnych przesyłek, lub są przestrzennie wykorzystane, podstawia się za opłatą bocznicową według paragrafu 13 Ogólnych warunków Umowy bocznicowej i na jej zasadach.

Na bocznicę może być również podstawiony próżny wagon, jeżeli chodzi o załadowanie na bocznicy najmniej 2.000 kg. drobnych przesyłek, przeznaczonych do jednej stacji, względnie do stacji sortującej, lub też jeżeli wagon będzie wykorzystany przestrzennie pod naładunek choćby nawet mniejszej ilości.

§ 2.

Załadowanie i wyładowanie przesyłek drobnych.

1) Załadowanie i wyładowanie przesyłek drobnych na bocznicy wykonywa posiadacz bocznicy swoimi środkami.

2) Załadowanie względnie wyładowanie przesyłek drobnych na stacji obsługującej, odbywa się środkami kolei żelaznej, o ile niema pod tym względem innej umowy. Za czynności te kolej pobiera należności w tej samej wysokości, jaką przewiduje taryfa opłat dodatkowych.

(Miejsce na szczególniejsze warunki umowy):

____

____

____

____

§ 3.

Cechowanie przesyłek drobnych. Przewóz po bocznicy. Listy przewozowe.

1) Przesyłki drobne, przybywające z bocznicy, mają uyć zaopatrzone w wyraźne cechy, numery, nazwę stacji przeznaczenia, oraz w datę załadowania na bocznicy.

2) Przyjmowanie na bocznicę i zabieranie z niej wagonów z przesyłkami drobnemi odbywa się przy wykazach zdawczych i odbiorczych według przepisów paragrafu 10 punkt 2 i 3 Ogólnych warunków do umowy bocznicowej.

3) Nadawanie przesyłek drobnych, przybyłych z bocznicy, odbywa się na stacji obsługującej bocznicę przy listach przewozowych na warunkach przepisów ogólnych.

4) W wypadkach, gdy przesyłki drobne odchodzić mają ze stacji obsługującej bocznicę bez przeładowania, nadawca przesyłek powinien w listach przewozowych zaznaczyć „Nadawca załadował na bocznicy prywatnej”.

§ 4.

Opłata za przewóz drobnych przesyłek po bocznicy.

1) Opłata za przewóz każdej załadowanej do wagonu przesyłki wynosi za każde zaczęte 100 kg. 40 groszy, nie mniej jednak, jak jeden złoty od przesyłki. Całkowita opłata za wszystkie przesyłki załadowane do jednego wagonu nie może jednak przenosić opłaty bocznicowej, ustanowionej dla przesyłek wagonowych.

2) Opłata za przesyłki drobne, których przewóz odbywa się tylko między stacją obsługującą a bocznicą, których zatem kolej nie przewiozła z innej stacji lub nie przewiezie do innej stacji, wynosi tyle co za cały wago przewieziony z komunikacji „loco” (par. 15 Ogólnych warunków umowy).

§ 5.

Zawiadomienie o nadejściu przesyłek drobnych.

O nadejściu przesyłek drobnych, które mają być podstawione na bocznicę, stacja obsługująca nie zawiadamia posiadacza bocznicy, o ile co do tego nie uczynio odmiennego zastrzeżenia.

(Miejsce na szczególniejsze warunki):

____

____

____

____

____

§ 6.

Składowe i postojowe. Terminy ładowania.

1) Czas wolny od składowego zaczyna się od chwili przybycia przesyłki drobnej na stację obsługującą.

2) Jeżeli przesyłki drobne nie mogą być podstawione nie z winy kolei w terminie wolnym od składowego, posiadacz bocznicy powinien uiścić składowe według taryfy.

3) Jeżeli w wypadku, przewidzianym w § 1 p. 3) przesyłki drobne pozostają w wagonie, podstawienie zaś tegoż na bocznicę w terminie wolnym od składowego nie jest możliwe nie z winy kolei, kolej pobiera taryfowe postojowe.

4) Jeżeli przesyłki drobne przybyłe z bocznicy nie mogą być dalej wysłane z powodu przeszkód powstałych z winy posiadacza bocznicy, stacja obsługująca, po upływie czasu wolnego od składowego, pobiera składowe według taryfy.

5) Użycie podstawionych na bocznicę lub z niej zabieranych wagonów próżnych do przewozu przesyłek drobnych nie przedłuża terminów ładowania na bocznicy.

§ 7.

Wyrównywanie opłat.

Wszelkie należności, wskazane w niniejszych warunkach, jakoteż należności w warunkach niniejszych nie przewidziane, przypadające kolei żelaznej za dokonane czynności, wyrównywane będą w myśl postanowień § 14 Ogólnych warunków do umowy bocznicowej.

§ 8.

Odpowiedzialność kolei. Stempel przyjęcia. Termin dostawy.

1) Za szkody, powstałe podczas przewozu ze stacji obsługującej na bocznicę i w kierunku odwrotnym kolej żelazna odpowiada, jeżeli szkoda

powstała z jej winy. Waga, podana w listach przewozowych przez posiadacza bocznicy nie stanowi dowodu przeciw kolei. Posiadacz bocznicy ma prawo do ochrony przesyłek wyznaczyć własnych dozorców.

2) Przesyłki drobne uważa się za przyjęte do przewozu dopiero po ich dostarczeniu, na stację obsługującą i wypełnieniu przez nadawcę warunków tak z nininiejszej umowy, jak z umowy o przewóz wynikających.

3) Przy przesyłkach drobnych, przybywających dla bocznicy, uważa się termin dostawy za dotrzymany, jeżeli przesyłki te przybyły na stację obsługującą przed upływem terminu dostawy.

§ 9.

Zawieszenie, ograniczenie lub wstrzymanie przewozu.

1) Posiadacz bocznicy może w każdej chwili żądać zawieszenia przewozu przesyłek drobnych.

2) Dyrekcja ma prawo przewóz ten wstrzymać lub ograniczyć:

a) natychmiast, jeżeli względy ruchu i obrót wagonów tego wymagają, jeżeli posiadacz nie dotrzymuje warunków umowy, lub jeżeli umowa o eksploatacji bocznicy wygasa;

b) za miesięcznem wymówieniem bez podania przyczyny; w tym wypadku pierwszego każdego miesiąca roku kalendarzowego.

Przyjmując całkowicie powyższe warunki, proszę/prosimy o stały przewóz moich/naszych przesyłek ______________________________

po mojej/naszej bocznicy, połączonej ze stacją ______________________________

______________________________ dnia ______________ 19____ r.

Zezwalam.

Dyrekcja Kolei Państwowych (podpis)

______________________________ d. ______________ 19____ r.

(podpis)

stempel

Drukarnia Państwowa. № 31972. 1.III 26. 2500.